

Teknisk Udvalg

19. maj 2008

århus [mil'jø:]gruppe ©97

M97 har altid været varme fortalere for letbaner

MIEN vi er uenige med en del af de foreliggende planer.

I forhold til dagsordenen i dag om Planstrategi 2008 og

Agenda 21 er det **kun letbane** vi vil kommentere

- og kun **nogle** af spørgsmålene om letbanen

- herunder forholdene på **Randersvej / Nørrebrogade**

- generelt om forholdet mellem **privatbilisme** og

kollektiv trafik / cykling og gang

- og endelig om **kommunens klimamål** – og letbanen

Vi har et presserende problem med træerne;
bliver de fældet, er det uigenkaldeligt

MEN kastanietræerne er omfattet af en gældende
BEVARENDE lokalplan, **nemlig**



Århus kommune Lokalplan nr.:

Bevarende lokalplan for
universitetsparken og vennelystparken

376

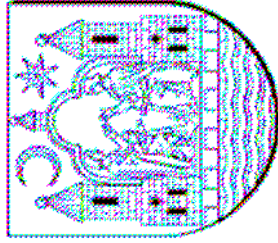
Samtidig
er det klart, at parkerne med et enestående samspil mellem bygninger, terræn og beplantning og den omgivende by bør bevares og friholdes for uovervejede dispositioner.

Langs Nørrebrogade er plantet kastanietræer, der sammen med en tilsvarende beplantning på Kommunehospitalet danner en karakteristisk og meget smuk allé.

Kastanietræerne, der kanter Universitetsparken langs Nørrebrogade, skal bevares og efterplantes med kastanier.

Der skal
ske almindelig træpleje, dog skal fældning af markante træer ikke forceres.

OG blodbøgen er beskyttet af en gældende lokalplan,
nemlig



Århus Kommune 296

Lokalplan nr.

Erhvervsområde ved Randersvej og
Kastaniegade på Christiansbjerg

stk. 5. Den eksisterende blodbøg på matr.nr. 111 fk må ikke fældes. Eventuel beskæring af nederste grene skal foretages i samråd med Naturforvaltningen.

Inden for trækronens diameter må terrænreguleringer ikke finde sted, og dette areal skal være bevokset med græs eller anden lav beplantning.

Der skal i øvrigt træffes de fornødne foranstaltninger til træets bevarelse (opsætning af byggepladshegn m.v.).

MEN det er slet ikke nødvendigt at fælde træerne,
fordi traceerne ikke behøver at være så brede

Hvis Viborgvej kan fungere med mindre end 4
vognbaner til bilerne, så kan Randersvej også,
NÅR den får en højklasset letbane til
aflastning af biltrafik og afløsning af busser

der er ikke brug for så mange svingbaner – og
busluser – se fx her ved Blodbøgen – nå nej
Netto og McDonald's på Randersvej:



Skitse af nye trafikforhold mellem Netto og McDonald's

Hvorfor skal alt dette mases ind her, så blodbøgen må lade livet?

Byens grønne områder

Byrådet lægger fortsat vægt på, at det grønne er en integreret del af bysamfundet. Det tilstræbes, at alle borgere sikres nem og ligelig adgang til natur og rekreative områder. Det grønne skal være en æstetisk og rekreativ ramme om bylivet.

Byens parker og grønne områder skal bevares som rekreative områder og skal sammen med de grønne korridorer udgøre et grønt netværk i byen. De bynære landskaber skal gøres mere tilgængelige for rekreativ udnyttelse. Den store vægt på bevarelse af byens grønne områder skal ses i sammenhæng med målene om at skabe en tættere by.

Byen og dens udvikling skal indrettes, så transportbehovene minimeres. Mulighederne for at erstatte biltrafik med kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik skal fremmes,

Forslag til
Planstrategi 2008
og Agenda 21 – Redegørelse

“Trafikplanens initiativer skal bidrage til at opfylde følgende konkrete trafikale mål:

- **at biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke stiger**

Dette skal primært ske ved at reducere den gennemkørende trafik i Midtbyen

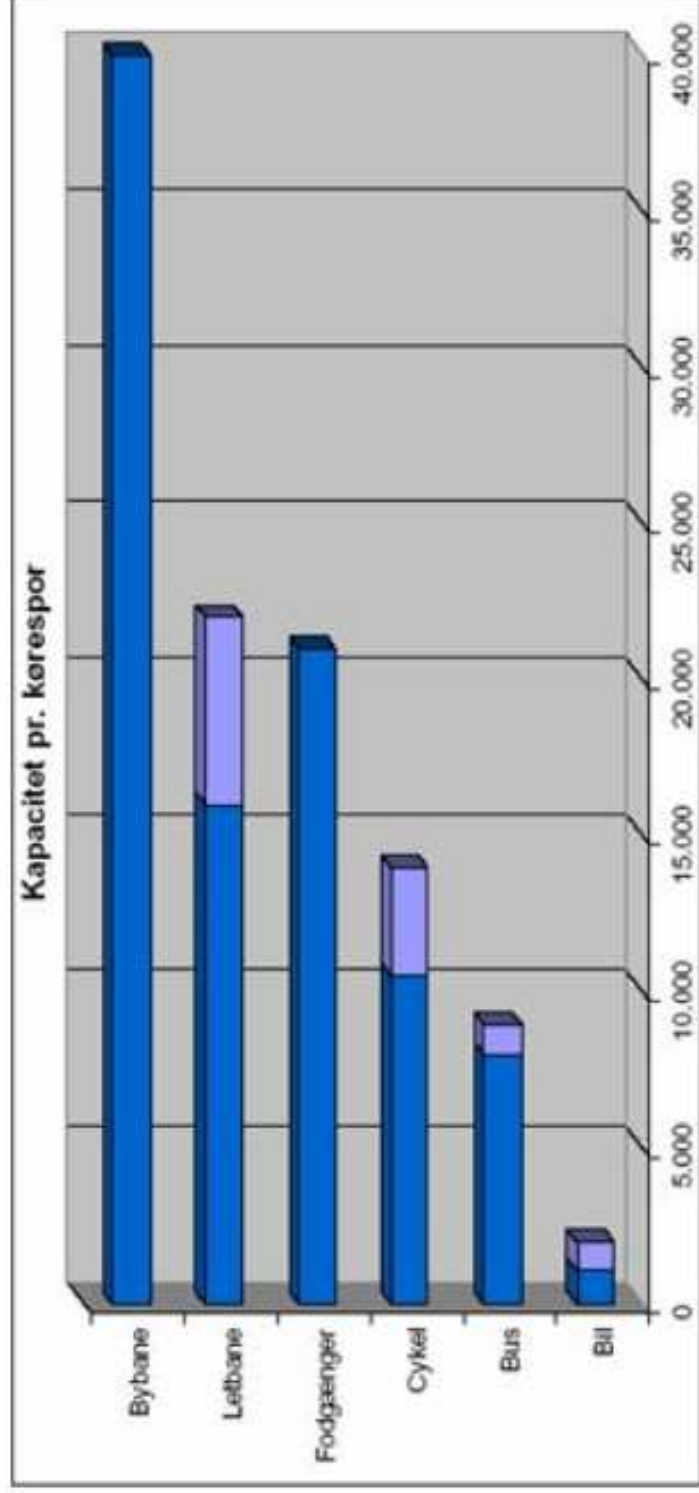
- **at en større andel af den samlede trafik i Midtbyen foregår på cykel eller med kollektive transportmidler”**

- alt det er pæne ord; men hvis det står til troende, er der ikke brug for at opretholde Nørrebrogade som en firesporet vej,
- når den tunge trafik til havnen fremover ledes ad Åhavevej – Marselis Boulevard
- og når der sidder kun 1,1 person i hver pendlerbil på indfaldsvejene – det er et helt urimeligt frådseri med vejareal

Se fx kapaciteten for forskellige transportformer i forhold til vejareal:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

**I forbindelse med budgetforliget for 2008
vedtog Århus Byråd at igangsætte en langsigtet
og ambitiøs Klimaplan for et bæredygtigt Århus**

**– herunder
at Århus Kommune som
bysamfund skal være CO₂-
neutral inden år 2030**

**Århus som bysamfund CO₂-neutral i 2030.
En ros værdig og meget ambitiøs
målsætning!**

**– men den kan man ikke opfylde uden at
gøre noget radikalt ved biltrafikken – og
det vil især sige trafikmængden.**

**Århus som bysamfund skal præstere
0,4 Connie* per indbygger om året, HVER
ENESTE år fra 2010 – 2030 !!** Se næste side

* Connie Hedegaard lancerede som miljøminister kampagnen "1 ton mindre" – så vi betegner her en reduktion på 1 ton CO₂" for "1 Connie"

Århus

1999: 8,6 t per capita
2030: 0,086 t per capita
= faktisk CO2-neutral

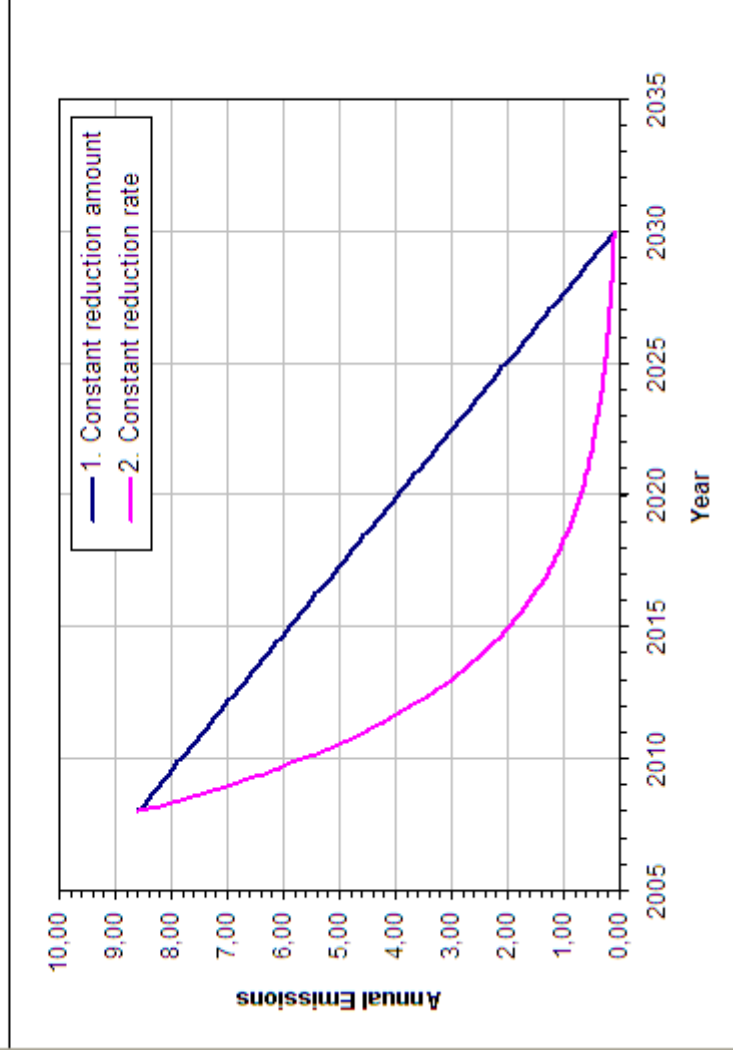
	Emissions	
Start	2008	8,6 emissions units
Target	2030	0,086 emissions units

Calculated Reduction Rate

1. Constant amount of reduction
0,39 emissions units per year
4,5% per year
2. Constant reduction rate
20,9% per year

Difference in Total Emissions between two reduction methods

Total emissions from scenario 1: 95,546 emissions units
Total emissions from scenario 2: 40,7 emissions units
Difference: 54,9 emissions units
134,9% more emissions in total from scenario 1 than scenario 2



Forudsætningerne

En energistatistik og en CO₂-emissionsberegning må have mindst to forudsætninger:

- at man troværdigt må kunne sammenholde resultaterne fra samme område (fx Århus Kommune som Bysamfund = den geografiske afgrænsning af Århus Kommune) fra gang til gang man udfører beregningerne, for at se, hvorvidt områdets miljømæssige påvirkning (CO₂-emission) udvikler sig i den ene eller anden retning.

1 person i en 1-bils husstand forårsager 3 gange så stort et CO₂-udslip som en person uden bilrådighed

Bilisme og miljø. Rapport fra DMU 1998

I Århus er det kun halvdelen af husstandene, der har rådighed over en bil

Århus Kommune okt. 2003

Tak for ordet